Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6251**

14. Wahlperiode 07. 06. 2001

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 14/4945 Nr. 2.24 –

Bericht der Kommission
Für den Europäischen Rat von Biarritz über die Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr
KOM (00) 603 endg.; Ratsdok. 11997/00

A. Problem

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften berichtet für den Europäischen Rat von Biarritz über die den europäischen Institutionen vorgeschlagenen Maßnahmenpakete für eine Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr. Ziel ist eine Verbesserung des Schutzes der europäischen Gewässer vor Unfällen und Meeresverschmutzung. In einem ersten Paket werden kurzfristige Maßnahmen wie eine Verschärfung der bestehenden Richtlinien über die Kontrolle von Schiffen in den Häfen, die Harmonisierung und Zentralisierung der Zulassung der Klassifikationsgesellschaften sowie deren schärfere Überwachung, eine beschleunigte Einführung von Doppelhüllen-Öltankschiffen sowie eine freiwillige Vereinbarung der am Öltransport beteiligten Wirtschaftszweige vorgeschlagen. In einem zweiten Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit auf See soll es eine Verschärfung von Meldepflichten und ein europäisches Informationssystem für den Seeverkehr geben, das Übereinkommen über die Haftung der Schiffseigentümer soll geändert und ein europäischer Fonds für Verschmutzungsschäden sowie eine Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr sollen eingerichtet werden.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, mit der die Bundesregierung aufgefordert werden soll, in den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass das für eine wirksame Kontrolle erforderliche Personal durch Umschichtung und gegebenenfalls über eine in allen EU-Häfen fällige Kontrollgebühr zur Verfügung zu stellen und zu finanzieren ist

Mehrheitsentscheidung im Ausschuss mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS

C. Alternativen

Annahme einer von der Fraktion der CDU/CSU vorgeschlagenen Entschließung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung – Drucksache 14/4945 Nr . 2.24 – folgende Entschließung anzunehmen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt die von der EU beabsichtigte Verschärfung der Hafenstaatkontrolle, insbesondere bei Öltankern, und die beabsichtigte Aufstellung schwarzer Listen für Schiffe, die wegen gravierender Sicherheitsmängel in EU-Häfen zukünftig nicht mehr abgefertigt werden dürfen.

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, dass das für eine wirksame Kontrolle erforderliche Personal durch Umschichtung und ggf. über eine in allen EU-Häfen fällige Kontrollgebühr zur Verfügung gestellt/finanziert werde muss.

Er unterstützt die Einführung der unbegrenzten Haftung der Klassif kationsgesellschaften und die beabsichtigte Beschleunigung bei der Einführung von Doppelhüllen-Tankschiffen.

Ferner unterstützt der Deutsche Bundestag das Maßnahmenpaket ERIKA II (Melde-, Kontroll- und Informationssysteme, Verschärfung der Haftung bei Ölunfällen und Bildung einer EU-Schiffsicherheitsagentur) und die dazu eingenommene Position der Bundesregierung.

Berlin, den 30. Mai 2001

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Konrad Kunick**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Konrad Kunick

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage am 8. Dezember 2000 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Beratung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften berichtet für den Europäischen Rat von Biarritz über die den europäischen Institutionen vorgeschlagenen Maßnahmenpakete ERIKA I und ERIKA II für eine Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr, die zurzeit vom Europäischen Rat und Europäischen Parlament geprüft werden. Ziel ist eine Verbesserung des Schutzes der europäischen Gewässer vor Unfällen und Meeresverschmutzung. In einem ersten Paket werden kurzfristige Maßnahmen wie eine Verschärfung der bestehenden Richtlinien über die Kontrolle von Schiffen in den Häfen, die Harmonisierung und Zentralisierung der Zulassung der Klassifikationsgesellschaften sowie deren schärfere Überwachung, eine beschleunigte Einführung von Doppelhüllen-Öltankschiffen sowie eine freiwillige Vereinbarung der am Öltransport beteiligten Wirtschaftszweige vorgeschlagen. In einem zweiten Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit auf See soll es eine Verschärfung von Meldepflichten und ein europäisches Informationssystem für de Seeverkehr geben, das Übereinkommen über die Haftung der Schiffseigentümer soll geändert und ein europäischer Fonds für Verschmutzungsschäden sowie eine Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr sollen eingerichtet werden.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Vorlage in seiner 57. Sitzung am 9. Mai 2001 beraten und die Kenntnisnahme beschlossen. Einen hierzu von der Fraktion der SPD eingebrachten Antrag, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt, hat der Ausschuss mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS angenommen. Die Fraktion der CDU/CSU hat darauf verwiesen, dass die EU-Kommission Maßnahmen für die Sicherheit von Seeschiffen immer erst dann in Angriff nehme, wenn es zu einer Havarie gekommen sei. Sie halte es für notwendig, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr zu fordern. Die Fraktion der F.D.P. hat den Antrag abgelehnt und darauf verwiesen, dass die in allen EU-Häfen geforderten Kontrollen nicht zu Lasten der Kontrollierten finanziert werden düfen. Die Kontrolle sei eine staatliche Aufgabe und müsse aus Steuermitteln finanziert werden. Einen Antrag der Fraktion der CDU/CSU hat der Ausschuss mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. abgelehnt. In diesem Antrag wurde folgende Entschließung vorgeschlagen:

Der Ausschuss begrüßt, dass die seit mehreren Jahren besonders von der Bundesrepublik Deutschland eingebrachten Initiativen zur Seesicherheit endlich von der EU-Kommission aufgegriffen worden sind.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, für das 1. Maßnahmenpaket zum Bereich der Schiffsicherheit

a) Verschärfung der Hafenstaatkontrolle

b) Zentralisierung und Harmonisierung der Klassifikationsgesellschaften

c) Zeitplanänderungen für die Einführung von Doppelhüllen-Öltankschiffen

neben der Entwicklung eines konkreten Zeitplans und der Klärung des Subsidiaritätsprinzips für Deutschland eine Einschätzung der Verhandlungen zum Thema Doppelhüllentanker mit der IMO vorzulegen, die ganz andere Zielmarken hat.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, für das zweite Maßnahmenpaket

a) Verschärfung der Meldepflich

b) Verbesserung der Haftungsregelung

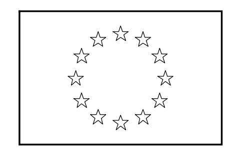
c) Einrichtung einer europäischen Stelle für die Sicherheit im Seeverkehr

neben einer Verschärfung des Tempos bei der Umsetzung für die drei oben genannten Ziele ihre konkrete Position zur europäischen Seesicherheits-Agentur in einem Bericht vorzulegen und genau aufzuschlüsseln, welche personellen und finanziellen Konsequenzen sich aus der nationalen Umsetzung von a) und b) ergeben.

Berlin, den 30. Mai 2001

Konrad Kunick
Berichterstatter

Anlage 1



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 27.9.2000
KOM(2000) 603 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION

FÜR DEN EUROPÄISCHEN RAT VON BIARRITZ

über die Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr

BERICHT DER KOMMISSION

FÜR DEN EUROPÄISCHEN RAT VON BIARRITZ

über die Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr

Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung vom 19./20. Juni 2000 in Feira die Absicht der Kommission begrüßt, einen Bericht über die Gesamtstrategie für die Sicherheit der Seeschifffahrt vorzulegen, damit bis Jahresende ein Beschluss gefasst werden kann.

Vorausgegangen waren der Untergang des Öltankers ERIKA am 12. Dezember 1999 vor der französischen Küste und die anschließende Verschmutzung von rund 400 km Küste durch mehr als 10 000 m^3 Schweröl.

Die Europäische Union verfügt bereits über ein ganzes Arsenal von Rechtsvorschriften, die der Sicherheit im Seeverkehr dienen und Meeresverschmutzungen verhüten sollen.

Nach dem Untergang der AMOCO CADIZ im Jahre 1978 hat die Kommission den Rat wiederholt darauf hingewiesen, dass der bisherige Rahmen für internationale Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See, die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO), nicht ausreicht, um die Ursachen der Schiffskatastrophen wirksam zu bekämpfen. Dennoch wurden für die Sicherheit auf See nur einige punktuelle Maßnahmen ergriffen, bis die Kommission im März 1993 eine Mitteilung herausgab, in der sie die Grundlagen einer gemeinsamen Politik für mehr Sicherheit auf See darlegte. Die von der Kommission vorgeschlagene Gesamtstrategie wurde rasch in die Tat umgesetzt: Innerhalb weniger Jahre erließ der Rat zwölf Richtlinien und drei Verordnungen, die generell dafür sorgen sollten, dass die Regeln der internationalen Übereinkommen, soweit sie die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzungen durch Schiffe, die Kriterien für die Ausbildung und Befähigung von Seeleuten und die Arbeitsbedingungen an Bord betrifft, in der Gemeinschaft strenger und sogar vorzeitig angewendet werden. Infolge mehrerer tragischer Unfälle auf See, vor allem seit dem Untergang der ESTONIA im Jahre 1994, gilt die besondere Aufmerksamkeit der Sicherheit von Fahrgastschiffen und Massengutfrachtern. Zwar betreffen diese Rechtsvorschriften im wesentlichen Handelsschiffe, aber auch für Sportboote und Fischereifahrzeuge hat die Gemeinschaft spezielle Maßnahmen ergriffen.

Der Untergang der ERIKA im Dezember 1999 hat zu neuen Entwicklungen in der einschlägigen europäischen Politik geführt, bei denen es vor allem um das Risiko geht, das die Öltanker für die Umwelt darstellen.

Die ERIKA-Katastrophe hat bei der europäischen Bevölkerung beträchtliches Aufsehen erregt. Ganz offensichtlich haben die Häufung solcher Unfälle und ihre Folgen für die Umwelt die Toleranzschwelle der Öffentlichkeit erheblich gesenkt.

Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 20. Januar 2000 ebenso wie der Rat "Allgemeine Angelegenheiten" vom 24. Januar eine wesentliche Verschärfung der gemeinschaftlichen Vorschriften für die Sicherheit auf See gefordert.

Die Kommission hat darauf nur knapp drei Monate nach dem Unglück mit der „Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See“ vom 21. März 2000 reagiert, in der sie eine Gesamtstrategie mit zahlreichen Vorschlägen für konkrete Maßnahmen, durch die solche Unfälle vermieden werden sollen, entwickelt.

I- Zusammenfassung der vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen, die derzeit vom Rat und vom Europäischen Parlament geprüft werden

Die drei von der Kommission nach dem Untergang der ERIKA vorgeschlagenen Rechtsvorschriften werden derzeit vom Rat und vom Europäischen Parlament erörtert.

Es ist äußerst wichtig, dass die europäischen Institutionen über die drei Maßnahmen parallel, schnell und koordiniert diskutieren.

1) Vorgeschlagene Maßnahmen

- Die bestehende Richtlinie über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat soll dahingehend geändert werden, dass die derzeit noch unzureichenden **Kontrollen in den Häfen verschärft** werden. Bei diesem Vorschlag geht es hauptsächlich darum, die Schiffe, die den Normen nicht entsprechen, zu verbannen (durch Aufstellen einer „schwarzen Liste“ aller Schiffe, die nicht mehr in EU-Gewässer einlaufen dürfen) und die „Risikoschiffe“ - so auch Öltankschiffe - schärfer zu überprüfen. Infolge all dieser Änderungen wird in den Häfen der einzelnen Mitgliedstaaten mehr Kontrollpersonal eingesetzt werden müssen, so dass die Behörden nicht umhin kommen, ihr Personal zu verstärken.

- Die bestehende Richtlinie über die **Klassifikationsgesellschaften**, an welche die Mitgliedstaaten einen Großteil ihrer Kontrollbefugnisse, vor allem bezüglich des baulichen Zustands der Schiffe, delegieren, soll geändert werden. Das Ziel ist, die Zulassung dieser Gesellschaften zu zentralisieren und zu harmonisieren, bei Gesellschaften, die ihre Aufgaben nicht erfüllen, spezielle Sanktionen (Aussetzung oder Entzug der Zulassung) zu verhängen und ganz generell ihre Tätigkeiten schärfer zu überwachen.

- Mit dem dritten Vorschlag sollen **Einhüllen-Öltankschiffe** nach einem Zeitplan, wie er bereits in den Vereinigten Staaten besteht, generell **verboten** werden. Dies würde eine beschleunigte Einführung der Doppelhüllen-Öltankschiffe, die bei einer Havarie einen besseren Schutz gegen Ölverschmutzung bieten, ermöglichen. Dem Zeitplan zufolge sollen Doppelhüllen bei den meisten Öltankschiffskategorien ab dem Jahr 2010 obligatorisch werden.

Laut dem Vorschlag der Kommission sollen die wichtigsten am Öltransport zur See beteiligten Wirtschaftszweige, ohne das Inkrafttreten dieser Vorschriften abzuwarten, eine **freiwillige Vereinbarung** schließen, um die Sicherheit des Öltransports unverzüglich zu verbessern.

2) Stand des von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmenpaketes

Bei der vorgeschlagenen Richtlinie zur Änderung der Gemeinschaftsrichtlinie über die **Klassifikationsgesellschaften** konnten rasche Fortschritte festgestellt werden. Ferner kann man davon ausgehen, dass der Vorschlag breite Zustimmung im Rat finden wird.

Die allgemeinen Ziele des Vorschlags über die **Hafenstaatkontrolle** wurden vom Rat positiv aufgenommen, was darauf hoffen lässt, dass noch vor Ende des Jahres eine Einigung darüber

erzielt wird. Dennoch laufen die Vorschriften für eine erweiterte Überprüfung von „Risikoschiffen“ - wie Öltankschiffen, die älter als 15 Jahre sind - Gefahr, untergraben zu werden, da die Mitgliedstaaten zögern, das zur Erfüllung der zusätzlichen Anforderungen erforderliche Personal einzustellen. Die Kommission versteht den Wunsch, eine gewisse Flexibilität zu wahren, um auf unvorhergesehene Situationen in den Häfen der Gemeinschaft reagieren zu können, kann jedoch keine Regelung akzeptieren, bei der Schiffe wie die ERIKA durch die Maschen des Kontrollnetzes fallen können. Denn wenn verstärkte Kontrollen erst ab einem allzu hohen „Prioritätsfaktor“[1] obligatorisch werden, wie es einige Mitgliedstaaten wünschen, werden Schiffe wie die ERIKA nicht mehr kontrolliert.

Was die vorgeschlagene Verordnung über **Doppelhüllen-Öltankschiffe** betrifft, so ist ein gemeinsames Vorgehen in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) erforderlich, damit dort unverzüglich die gleichen Maßnahmen beschlossen werden, wie sie in der Europäischen Union vorgesehen sind. Zur Zeit herrscht offensichtlich weitgehend Einigkeit darüber, dass die internationalen Vorschriften überarbeitet werden sollten. Dennoch müssen die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Verordnungsvorschlag weitergeführt werden, damit der Rat die Verordnung mit allen anderen Vorschlägen im Dezember verabschieden kann, wenn abzusehen ist, ob die Maßnahmen der IMO Erfolg haben oder nicht.

Die Institutionen der Gemeinschaft müssen ihre Arbeiten abstimmen, damit der Europäische Rat Ende des Jahres in Nizza zu einem Konsens über die drei vorgeschlagenen Rechtsakte gelangen kann.

Was die **freiwillige Vereinbarung** zur Erhöhung der Transparenz und Verbesserung der Charterpraxis bei Öltankschiffen betrifft, so haben die Ölgesellschaften gegenüber der Kommission bisher noch keinerlei Andeutungen gemacht, dass sie bereit sind, eine derartige Vereinbarung zu schließen, wohingegen die anderen Partner, die auf den Erdöltransport zur See spezialisierten Reeder und die Klassifikationsgesellschaften, Interesse an solchen Gesprächen gezeigt haben.

II - Ein zweites Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit auf See

Zusätzlich zu den im Anhang der Mitteilung aufgeführten kurzfristigen Maßnahmen hat die Kommission für die kommenden Monate weitere Maßnahmen angekündigt, um den Schutz der europäischen Gewässer vor Unfällen und Meeresverschmutzung auf Dauer zu verbessern.

1) Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Bei der Sicherheit des Seeverkehrs in den europäischen Gewässern steht viel auf dem Spiel: 90 % des Handels zwischen der Europäischen Union und Drittländern wird auf dem Seeweg abgewickelt. Das Unfallrisiko infolge des hohen Verkehrsaufkommens der wichtigsten europäischen Schifffahrtstraßen ist in bestimmten Nadelöhren wie der Straße von Dover oder der Straße von Gibraltar besonders hoch. Darüber hinaus kann ein Unfall, zu dem es selbst außerhalb der stark frequentierten Schifffahrtsstraßen kommen kann (wie dies beim

---

[1] Zur Feststellung des "Prioritätsfaktors" erhalten Schiffe nach verschiedenen Kriterien wie Alter, Flagge, früheres Festhalten usw. Punkte. Schiffe mit der höchsten Punktzahl müssen als Erstes überprüft werden. Durch dieses Verfahren lassen sich Risikoschiffe feststellen und die Gefahr verringern, dass in den einzelnen Häfen unterschiedlich vorgegangen wird.

Untergang der ERIKA der Fall war), katastrophale Folgen für die Wirtschaft und die Umwelt der betroffenen Mitgliedstaaten haben.

Die Seeschifffahrt basiert auf dem Grundsatz der Freiheit der Meere. Dadurch konnte sich ein Weltmarkt für Transportdienstleistungen entwickeln, auf dem ein freier Wettbewerb herrscht und der nur durch wenige Rechtsvorschriften geregelt ist. Diese Freiheit hat die Entwicklung des Welthandels und der europäische Wirtschaft gefördert. Dennoch darf die Freiheit der Meere nicht als Vorwand dafür dienen, dass Staaten, vor deren Küste Schiffe mit besonders umweltschädlichen Güter kreuzen, das Recht verweigert wird, diese Schiffe zu identifizieren und intensiver zu überwachen und auch an Bord einzugreifen, wenn ihren Küsten ernsthafte Gefahr droht. Die Freiheit der Meere lässt sich durchaus mit einer verstärkten Kontrolle der Schiffe vereinbaren, zumal es heute dank der Fortschritte in der Kommunikationstechnologie möglich ist, genauere Informationen über den Verkehr zu erhalten und gleichzeitig die Schwerfälligkeit des Meldeverfahrens auf ein Minimum zu reduzieren.

Im Vergleich zu anderen Bereichen wie der Sicherheit von Fahrgastschiffen, die einer umfassenden und detaillierten Gemeinschaftsregelung unterliegen, beruht die Verhütung von Unfällen im Seeverkehr derzeit nur auf einer einzigen Gemeinschaftsrichtlinie, die Betreibern und Kapitänen von Schiffen mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen, eine Meldepflicht auferlegt. Diese Richtlinie soll im wesentlichen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, detaillierte Informationen über die Ladung eines Schiffes zu erhalten, um schneller und effizienter auf die Folgen eines Unfalls auf See reagieren zu können.

In Vorbereitung ist eine neue Rechtsvorschrift mit ehrgeizigeren Zielen. So soll ein europäisches Informationssystem für den Seeverkehr eingerichtet werden, das insbesondere Folgendes umfasst:

– Einführung einer erweiterten Meldepflicht für Schiffe vor Einlaufen in europäische Gewässer,

– Verbesserung der Verfahren für die Übertragung und Nutzung von Daten über gefährliche Ladungen, insbesondere durch einen systematischen informatisierten Datenaustausch (EDI),

– Einführung der Pflicht - nach einem von der IMO festgelegten Zeitplan -, in den Gewässern der Gemeinschaft automatische Identifizierungssysteme (Transponder) mit sich zu führen, damit die zuständigen Behörden die Schiffe leichter in Küstennähe erkennen und überwachen können,

– Aufbau gemeinsamer Datenbanken und Vernetzung der Stellen, die mit der Verwaltung der laut Richtlinie zu sammelnden Informationen betraut sind, um einen umfassenderen Überblick über das Verkehrsaufkommen, insbesondere den Transit, in den europäischen Gewässern zu ermöglichen,

– genauere Überwachung der Schiffe, die insbesondere für die Schifffahrt und die Umwelt ein Risiko darstellen,

– Erweiterung der Eingriffsbefugnisse der Mitgliedstaaten als Küstenstaaten bei drohenden Unfällen oder Verschmutzungen vor ihren Küsten.

2) Verbesserung der bestehenden Regelungen für die Haftung und Entschädigung bei verschmutzungsbedingten Schäden

Der Transport großer Ölmengen auf dem Seeweg ist an sich bereits gefährlich und birgt für die Meeresumwelt erhebliche Risiken. Aus diesem Grund hat die internationale Gemeinschaft bereits in den siebziger Jahren im Rahmen der IMO mit der Ausarbeitung internationaler Übereinkommen begonnen, die detaillierte Bestimmungen über die Haftung und Entschädigung bei durch Tankschiffe verursachten Verschmutzungen enthalten. Allerdings haben die USA diese internationalen Übereinkommen nicht ratifiziert und eigene Haftungsregelungen für Verschmutzungsschäden aufgestellt.

Die durch die internationalen Übereinkommen geschaffene Regelung sieht im wesentlichen Folgendes vor:

– Der Schiffseigner haftet unabhängig von seinem Verschulden, allerdings ist die Haftung bei jedem Zwischenfall auf einen vom Raumgehalt des Schiffes abhängigen Betrag begrenzt; eine Haftpflichtversicherung ist obligatorisch.

– Zusätzliche Ansprüche auf Ersatzleistungen für verschmutzungsbedingte Schäden können weder an den Eigner, noch an den Charterer, noch an andere Beteiligte gestellt werden, sofern nicht nachgewiesen werden kann, dass der Schaden auf deren Absicht oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen ist.

– Die Mineralölindustrie zahlt einen anhand der eingeführten Ölmenge berechneten Beitrag in einen gemeinsamen Garantiefonds, den IOPC, ein; dieser Fonds wird benutzt, wenn sich die Entschädigung gemäß der vorgenannten Regelung als unzureichend erweist. Die Entschädigungshöhe ist allerdings auf etwa 200 Millionen USD begrenzt.

Die durch diese Übereinkommen geschaffene Regelung hat ihre Wirksamkeit bis zu einem gewissen Grad unter Beweis gestellt, zahlreiche Schadenersatzforderungen wurden mit ihrer Hilfe angemessen abgewickelt.

Dennoch zeichnet sich dreißig Jahre nach Schaffung dieser Regelung die Notwendigkeit einer grundlegenden Überarbeitung ab: Der Unfall des Tankers ERIKA hat mehrere Unzulänglichkeiten ans Tageslicht gebracht, die behoben werden müssen.

Insbesondere wurden folgende Mängel festgestellt:

– Der Entschädigungshöchstbetrag ist viel zu niedrig. Der durch den Unfall der ERIKA entstandene Schaden wird diese Höchstgrenze wahrscheinlich bei weitem überschreiten. Ist dies der Fall, werden die Opfer nur teilweise entschädigt. Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Höchstbetrag für Entschädigungen auf 1 Mrd. USD anzuheben - wie dies auch in den USA vorgesehen ist -, um zu gewährleisten, dass mögliche Schäden künftiger Ölkatastrophen vor den Küsten der Europäischen Union ausreichend gedeckt sind.

– Die bestehende Regelung bietet den Entscheidungsträgern in der Seeschifffahrtsbranche keine Anreize, für diese Art potenziell gefährlicher Transporte einwandfreie Schiffe bereitzustellen bzw. einzusetzen.

– Die Entschädigungsverfahren sind umständlich, langwierig und wenig transparent.

Vorrang vor allem anderen hat die Behebung des ersten der genannten Mängel. Es kann nicht akzeptiert werden, dass die europäischen Bürger, die mit den dramatischen Folgen einer unfallbedingten Verschmutzung konfrontiert sind, nicht in vollem Umfang entschädigt werden. Über die Anhebung der Höchstgrenzen für Entschädigungen wird auf internationaler Ebene bereits diskutiert, dennoch scheint diese Anhebung – wenn sie denn bewilligt wird – schon jetzt Gefahr zu laufen, immer noch bei weitem nicht auszureichen. Die Kommission beabsichtigt daher, einen europäischen Fonds für Verschmutzungsschäden einzurichten, aus dem im Falle eines Überschreitens der in den Übereinkommen festgelegten Höchstgrenzen die Entschädigung der Opfer ergänzt würde. Dieser zusätzliche Fonds sollte nach den gleichen Verfahren wie der IOPC-Fonds arbeiten und diesen ergänzen.

Was die beiden anderen Mängel betrifft, so muss das Übereinkommen über die Haftung der Schiffseigentümer umgehend geändert werden. Die Kommission wird die Behörden der Mitgliedstaaten und die Branchenverbände zusammenbringen, um zu einem gemeinsamen Standpunkt in dieser Frage zu gelangen. Die Kommission hat bereits Vorschläge dahingehend angekündigt, dass auch alle anderen am Seeverkehr beteiligten Parteien einschließlich der Charterer in die Haftung einzubeziehen sind. Sollte sich eine solche Änderung in den internationalen Gremien nicht durchsetzen lassen, wird die Kommission für die Gemeinschaft eine globale Haftungsregelung vorschlagen, die auch eine unbeschränkte Haftung bei fahrlässigem Verhalten vorsehen könnte. In diesem Zusammenhang muss entsprechend dem Weißbuch zur Umwelthaftung vom 9. Februar 2000 darauf hingewiesen werden, dass in einer geänderten Schadenersatzregelung bei Meeresverschmutzungen durch Erdölprodukte ebenfalls die Frage der Schädigung wildlebender Tiere und Pflanzenarten und der biologischen Vielfalt angesprochen werden muss.

3) Auf dem Wege hin zu einer europäischen Stelle für die Sicherheit im Seeverkehr

Innerhalb weniger Jahre wurde ein umfangreiches Rechtswerk geschaffen, das die Mitgliedstaaten wirksam und einheitlich anzuwenden haben, insbesondere durch eine Angleichung der Vorgehensweisen bei der Überprüfung in den Häfen und bei der technischen Kontrolle des Zustands der Schiffe.

Die Kommission plant, entsprechend dem Vorschlag des Europäischen Parlaments eine besondere Einrichtung gegebenenfalls in Form einer „Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr“ zu schaffen, die mit ihr zusammen prüfen und verfolgen soll, ob diese Vorschriften innerhalb der Europäischen Union wirksam und einheitlich angewendet werden.

Diese Stelle soll die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Anwendung und Überwachung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften sowie bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen unterstützen. Sie soll auch bei den Vorbereitungen für die technische Anpassung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft mitwirken. Außerdem sollte sie Sachinformationen sammeln und analysieren sowie Statistiken erstellen und auswerten können, und es könnten ihr bei Bedarf Rechnungsprüfungen oder Gutachten im Zusammenhang mit der Anwendung solcher Rechtsvorschriften übertragen werden.

Konkreter könnte diese Stelle unter anderem folgende Aufgaben übernehmen:

– fachliche Unterstützung bei der Vorbereitung der Vorschläge für eine Änderung gemeinschaftlicher Rechtstexte, insbesondere angesichts der Weiterentwicklung internationaler Vorschriften,

- Überprüfung der örtlichen Bedingungen, unter denen die Hafenstaatkontrolle von den Mitgliedstaaten durchgeführt wird,
- Sammeln von Informationen und Auswerten von Datenbanken über die Sicherheit im Seeverkehr (insbesondere Entwicklung von EQUASIS),
- Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung der Schifffahrt und der Verwaltung von Informationen über den Schiffsverkehr,
- Prüfung und Beurteilung der Klassifikationsgesellschaften,
- Teilnahme an den Untersuchungen nach einem Schiffsunfall oder Koordinierung derselben,
- Entsendung von Beratern in die Beitrittsländer, um zu prüfen, wieweit die Seebehörden dieser Länder ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten und Hafenstaaten nachkommen.

****

Wie bereits in der Mitteilung der Kommission vom 21. März 2000 angekündigt, sollen die Vorschläge über die Sicherheit der Seeschifffahrt und für die Einrichtung der einschlägigen europäischen Stelle vor Ende des Jahres fertiggestellt werden und der Vorschlag über die Haftung unmittelbar im Anschluss daran folgen. Alle diese Maßnahmen, einschließlich des ersten, auf kurze Sicht geplanten Maßnahmenpakets, bilden ein Ganzes, das die Sicherheit des Seeverkehrs in den Gewässern und Häfen der Europäischen Union beträchtlich erhöhen dürfte. Damit aus diesen Vorschlägen möglichst bald konkrete Maßnahmen werden, werden das Europäische Parlament und der Rat ersucht, ihrer Prüfung höchsten Vorrang einzuräumen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333